Cena egzempl. 50 groszy

CZASOPISMO

ORGAN ZWIĄZKU UMYSŁOWYCH PRACOWNIKÓW KOLEJOWYCH

ROK IV | Lwów, sierpień 1928 | ZESZYT 8 (40)

TREŚĆ: Komentarz do odpowiedzi M. K. — Nowe zadania Zarz. Gł. *Tżc.* — Wywiad prasowy p. Ministra Kom. — Nasze procesy prasowe. — Rozbudowa polskiej sieci kolejowej. — Życie Związku.

KOMENTARZ

DO ODPOWIEDZI M. K. NA OSTATNI MEMORJAŁ Z. U. P.

W grudniu r. 1927 Zarząd Główny Związku Umysł. Prac. Kolejowych wniósł do Ministerstwa Komunikacji memorjał, zredagowany na podstawie uchwał Zjazdu Delegatów z czerwca u. r. w nadzieji a nawet przekonaniu, że tym razem Min. Kom. zajmie znacznie przychylniejsze stanowisko w stosunku do wyrażonych w memorjale postulatów, niż w roku ubiegłym, iż dużą część ich zechce — jako w pełni słuszne i uzasadnione — urzeczywistnić.

Powyższy optymizm uzasadniała okoliczność, że podczas interwencyj delegatów Zarządu Gł. Z U. P. w Min. Kom. bynajmniej nie szczędzono tam słów uznania dla słuszności wysuwanych przez nas żądań, ujętych we wspomnianem przedstawieniu z grudnia 1927 r. Przy sposobności należy też przypomnieć, że memorjał, o którym mowa, Redakcja „Czasopisma“ przedrukowała w dosłownem brzmieniu w zeszycie 12 (32) z grudnia u. r.

Blisko siedm miesięcy upłynęło, zanim tylokrotnie przypominany memorjał Z. U. P. doczekał się odpowiedzi M. K.

I tu właśnie spotkało pracowników kolejowych ze średniem wykształceniem po raz niestety nie pierwszy bardzo przykre rozczarowanie. Bo skoro tak długo czeka się na odpowiedź na szereg postulatów, trudno przecież wyzbyć się resztek tej dobrej wiary i nadzieji, że jednak M. K. bodaj niektóre z podniesionych żądań życzliwie rozpatrzy i uwzględni. Tymczasem stało się inaczej! Łudziliśmy się tylko i w tym roku na całej linji, ponieważ Ministerstwo Komunikacji odpowiedzią, przedrukowaną w poprzednim zeszycie „Czasopisma“, dosłownie przekreśliło niemal wszystkie postulaty Z. U. P. Trzeba to przyznać zupełnie jasno, bez jakichkolwiek osłonek, nie zrażając się przejściowem niepowodzeniem, bo to codzienny los walczących; przeciwnie: głęboko zakorzeniona w duszy świadomość słuszności sprawy, dla której znosimy w pocie czoła tyloletnie trudy, pozwoli tem zwarciej, silniej i karniej skupić się we własnej organizacji, odświeży szeregi kolegów do dalszych żmudnych wysiłków nad zdobyciem i utrwaleniem lepszego jutra.

Ale przejdźmy do szczegółów odpowiedzi Ministerstwa Komunikacji na nasz memorjał z grudnia 1927 r.

Więc przedewszystkiem należy podnieść, iż na 20 wogóle wyszczególnionych w memorjale postulatów, Min. Kom. odpowiedziało na 14 z nich wprost odmownie — odpowiedzi zaś na pozostałych 6 żądań obracają się w granicach określeń w guście np.: „sprawa jest przedmiotem rozważań“, „Min. Kom. przypomniało Dyrekcjom.... obowiązek“ i t. p. Nie trzeba chyba wyjaśniać, że jeśli chodzi o realny efekt dodatni, to i odpowiedzie na owych 6 postulatów są zarówno negatywne, jak i pierwszych 14 cie. Zawiedliśmy się całkowicie w pokładanych nadziejach, w liczeniu i przekonaniu o zmianie na korzyść stosunku M. K. do Związku Umysł. Prac. Kolejowych, gdyż obecna odpowiedź Min. Kom. w treści swojej, w sposobie ujęcia i argumentacji, literalnie niczem nie różni się od zeszłorocznej odpowiedzi. Analogicznie też, jak w ubiegłym roku odpowiedziano na niektóre żądania kategorycznie przez „nie“, nie próbując zupełnie uzasadnić odmowę.

Rozpatrzmy teraz punkt za punktem odpowiedź M. K. na ostatni memorjał Z. U. P., zaczynając od:

ad 1. Zasadnicza regulacja poborów pracowniczych wogóle, to podstawowe zagadnienie państwowe i społeczne. Regulacja ta zawisła niestety oddawna w powietrzu — i ani Rząd ani Sejm nie łamią sobie o to zbytnio głowy. Jeżeli chodzi o podwyżkę płac kolejarzy, to i Min. Komunikacji nie może tu wiele zdziałać, albowiem nie posiada na to dość wpływu. Powiada się tedy dla wątpliwego pocieszenia w odpowiedzi, że „stała regulacja jest zamierzona“, ale kto ją zamierza, kiedy, w jakich rozmiarach i na jakich zasadach, o tem... cisza!

ad 2. Wzgledy t. zw. „zasadnicze“ nie pozwalają, zdaniem M. K. na powiększenie dla pracowników z wykształceniem średniem ustalonej ilości stanowisk, na które wymaga się wyższego wykształcenia. Zachodzi tutaj chyba nieporozumienie, a mianowicie takie, iż dziennik M. K. nr. 2 z r. 1925 bynajmniej nie przewiduje dla pracowników o średniem wykształ-

ceniu stanowisk, wymagających wyższego wykształcenia, dyskwalifikuje natomiast ludzi o uniwersyteckich studjach, skoro postanawia, że np. kierownikami działów w Wydziale kontroli dochodów, w Wydziałach rachunkowych, kontrolorami w tych Wydziałach i t. d. powinni być zasadniczo prawnicy. Postanowienia tedy Dziennika M. K. nr. 2 z r. 1925 są zasadniczo błędne, niesłuszne i niesprawiedliwe, mające co najwyżej zaradzić hyperprodukcji prawników w kolejnictwie z niczem nieuzasadnioną krzywdą pracowników ze średniem wykształceniem. Wszak nie można poczytywać za zdrową zasadę faktu, iż to, czy owo stanowisko przy kolei obsadza się prawnikiem lub inżynierem, choć do pełnienia funkcyj, związanych z tem stanowiskiem, najzupełniej zbyteczne stają się wyższe studja. Przeciwnie, ze względów zasadniczych, bo ze względów słuszności i sprawiedliwości, należałoby wszystkie tego rodzaju stanowiska przyznać wyłącznie tylko pracownikom o średniem wykształceniu.

ad 3. Nowe zaszeregowanie stanowisk jest „brane pod uwagę... z... zamierzoną" regulacją płac pracowników kolejowych — powiedziano w odpowiedzi Min. Kom. Powyższa redakcja polega na zwyczajnej grze słów, ale ponadto nie przynosi nic a nic konkretnego. To jest właśnie pierwsza z owych 6 ciu odpowiedzi, przy których wprawdzie niema zdecydowanej odmowy, jednak brak również czegokolwiek pozytywnego.

ad a) Nie nowina to, że Dyrekcje kolei państw., mają „możność" obsady wolnych stanowisk w drodze konkursu. Nie wiemy także, czy i w jakim stopniu możność ta ulega niejednokrotnie przeróżnym ograniczeniom. Idzie wszakże o co innego, a w szczególności o to, by obsadzanie stanowisk w drodze konkursu stało się zasadą, obowiązkiem. Tak postawiliśmy najwyraźniej dany postulat w memorjale, gdy tymczasem odpowiedź M. K. uderzająco rozmija się ze stanowiskiem Związku. Trudno atoli przypuścić, ażeby nas nienależycie zrozumiano. Jeśli bowiem Dyrekcje mają po temu ową możność, lecz nie muszą tak postępować, to w praktyce sytuacja przedstawia się dalej niejasno, zależy od dowolności władzy.

ad b) Odmówiono następnie żądaniu liczenia do wysługi emerytalnej pracownikom, pełniącym egzekutywną służbę nocną w kolejce przy współczynniku 1, jednego roku służby za 18 miesięcy.... ze względów zasadniczych. Znów dziwna zasada, która pewnym kategorjom pracowników, w ściśle identycznych warunkach służby, prawo to przyznaje, zaś pracownikom o średniem wykształceniu, prawa tego odmawia.

ad c) Chwała Bogu, że M. K. kilkakrotnie przypomniało Dyrekcjom Kolei Państwowych obowiązek przestrzegania ustawy o 8-godzinnym dniu pracy na kolejach, cóż jednak z tego, jeżeli pomimo to bezwzględnie wszystkie kolejowe Związki zawodowe skarżą się od szeregu lat nieustannie na nieprzestrzeganie tej ustawy. Za mało jest przypominać, skoro przypomnienia latami nie skutkują, zwłaszcza, gdy skrupulatnemu zastosowaniu tej ustawy stoją nieraz na przeszkodzie przyczyny, niezależne od Dyrekcyj.

ad d) i *g)* Przyznanie dodatków służbowych (funkcyjnych i dodatku kasowego) oraz podwyższenie dodatku mieszkaniowego, odpowiedź M. K. uzależnia od zamierzonej regulacji uposażenia pracowników kolejowych. Są to również oświadczenia mocno płynne, jak lotne i zamglone przedstawiają się widoki na stałą regulację poborów.

ad e) Wbrew opinji, wyrażonej w memorjale, Min. Kom. uważa dotychczasowe zasady premjowania pracy przetokowej za słuszne i nie widzi tem samem powodu do zasadniczych zmian w tej materji, podczas gdy memorjał Z. U. P. domaga się gruntownych zmian w tym względzie. Mamy tu więc do zauważenia rażącą sprzeczność pojęć i zapatrywań z tem jednakże nadmienieniem, że M. K. stoi w zupełności odosobnione ze swą niezrozumiałą dla nas opinją, przeciwko której zajmują zwarty front bezwzględnie wszystkie zawodowe organizacje kolejarzy. Dziwnem się też wydaje twierdzenie M. K., jakoby redakcja odnośnego żadania w memorjale była niejasną i ogólnikową, jeśli zwłaszcza się zważy, iż na ten temat pomieszczono dotąd liczne dziesiątki artykułów w zawodowej prasie kolejarskiej, wykazując dowodnie jaskrawą niesprawiedliwość obecnego systemu premjowania.

ad f) Żądanie zniesienia dla pracowników z wykształceniem średniem przydziału mundurów w naturze i wypłaty wzamian dodatku mundurowego nie może być „narazie wzięte pod rozwagę". Wynika stąd logiczny wniosek, że przecież kiedyś dałby się ten postulat rozważyć, gdy mianowicie ustaną... „zbyt wielkie wahania cen materjałów i nastanie możność ustalenia wysokości dodatku na umundurowanie". Ale oficerowie pobierają taki dodatek zamiast gotowych ubrań, czyniących z ludzi prawdziwe karykatury na zewnątrz, dla oficerów niema owych wahań cen i istnieje możność ustalenia wysokości dodatku!? Bez większych i w czasie nieokreślonych rozważań dostali, co im się słusznie należy. A nam się odpowiada, iż analogicznego postulatu Z. U. P. obecnie ani „rozważać" nie można.

ad h) Odmówiono obdzielania emerytów biletami wolnej jazdy przynajmniej 4 razy do roku, ponieważ M. K. przyznało już dotyczącym w r. 1927 jeden bilet wolnej jazdy rocznie dla całej rodziny. Niezła argumentacja.

ad i) M. K. nie może aż tak dalece zmienić przepisy państwowej pomocy lekarskiej, aby dopuścić do swobodnego (nieograniczonego) wyboru lekarza, projektuje natomiast ograniczony wolny wybór lekarzy-specjalistów. A więc znów połowiczność i to dopiero w projekcie.

Twierdzi się dalej w odpowiedzi M. K., że obecne przepisy nie krępują lekarza pod względem ceny w zapisywaniu lekarstw, iż przepisy wspominają jedynie o... „stosowaniu oszczędności". Codzienna praktyka i sami pp. lekarze kolejowi mówią wręcz coś innego, aniżeli Min. Kom. o tej „swobodzie" lekarskiej w ordynowaniu recept ze względu na ich cenę.

ad j) Min. Kom. tłumaczy dalej, że „dodatek na mieszkanie" to bynajmniej nie jest „kwaterowe", którem by pracownik mógł w całości opłacić czynsz za mieszkanie. Dodatek to tylko... dodatek, po to, by pracownikowi ulżyć w opłacie czynszu mieszkaniowego z normalnych poborów służbowych. A art. 8 obowiązującej ustawy uposażeniowej wyraźnie postanawia, iż za mieszkanie w naturze „potrąca się wartość tego mieszkania z uposażenia". Innemi słowy: wszystko jest w porządku tylko... żyć niema z czego

i niema z czego płacić wygórowanych czynszów za mieszkania czy to prywatne, czy w naturze.

ad k) Odpowiedź na ten postulat należy bezstronnie uważać za względnie zadawalniającą, przyczem wypada powtórnie stwierdzić, iż brak mieszkań przedstawia się istotnie katastrofalnie, tak, że możliwie najwyższe kredyty na budowę mieszkań dla pracowników kolejowych nie cierpią zwłoki.

ad l) Ministerstwo Kom. nie godzi się na przyjmowanie na etat kandydatów kolejowych bezpośrednio po złożeniu wszystkich przepisanych egzaminów służbowych i odbyciu przepisanej praktyki, jak tego żądał memorjał, M. K. jednak ujmuje tę rzecz w odpowiedzi dość niejasno, tłumacząc, iż poprzedzający przyjęcie na etat czas służby prowizorycznych adjunktów nie może być krótszy niż jeden rok, rok ten zaś liczy się od czasu złożenia przez kandydatów kolejowych wymaganych egzaminów ścisłych i przydzielenia ich do samodzielnego wykonywania służby na wolnych w etacie stanowiskach adjunktów. Tu się już sprawa gmatwa na dobre. Bo nie dosyć, że odmawia się kandydatom etatu bez, co najmniej, jednego roku służby, to jeszcze uzależnia się przyjęcie na etat od „samodzielnego" wykonywania tej jednorocznej służby i to na „wolnem w etacie" stanowisku. W ten sposób łatwo i w nieskończoność czekać na etat.

ad ł) Mianowania adjunktów, dyżurnych ruchu, na stanowiska asesorów, uzależniono również od wolnych etatów i to tylko na ważniejszych posterunkach w stacjach I. klasy, czyli nie w stacjach dyspozycyjnych stosownie do życzeń Z. U. P., wyrażonych w memorjale. Jeżeli nadomiar zważy się, że według brzmienia odpowiedzi M. K., mianowania takie określa się jako „dopuszczalne", to mimo nawet zaistnienia dwóch poprzednich warunków nominacji, można też do zamianowania nie dopuścić. Podobna odpowiedź stanowi przeto bardzo ciekawe wyjście ze sytuacji.

ad m) Na postulat, traktujący o urlopach wypoczynkowych, M. K. nie uważało wogóle za stosowne udzielić odpowiedzi.

To samo dotyczy żądania obsady stanowisk dyżurnych ruchu w stacjach na linjach magistralnych jedynie pracownikami z wykształceniem średniem.

od n) Według odpowiedzi Min. Kom. niema „zasadniczych" ograniczeń w wydawaniu zezwoleń na przejazd w pociągach pośpiesznych, lecz Prezesi Dyrekcyj P. K. P. mają w poszczególnych wypadkach wolną rękę i mogą w miarę swego uznania zezwoleń takich indywidualnie udzielać. A zatem: „w poszczególnych wypadkach" — „według swego uznania" — i „indywidualnie". Te trzy momenty zastrzeżeń stoją w jaskrawej sprzeczności z wyraźnem żądaniem memorjału zniesienia wogóle wszelkich ograniczeń w wydawaniu bezpłatnych biletów jazdy na pociągi pośpieszne. Zastrzeżenia M. K., powyżej wyszczególnione, są to przecież faktycznie ograniczenia, a że nie zasadnicze, trudno się z tego powodu cieszyć.

Bilety żywnościowe M. K. przewiduje jedynie dla pracowników, zamieszkałych w okolicach podmiejskich, t. zw. zaś zielonych listów przewozowych znów „ze względów zasadniczych" wprowadzić w życie nie może.

Niemożność zniżenia o połowę cen biletów personalnych, M. K. uzasadnia ścisłem związaniem tej sprawy z kwestją finansowo-budżetową P. K. P.

ad o) Pominięto następnie milczeniem postulat ujednostajnienia przepisów służbowych we wszystkich gałęziach służby na całym obszarze Rzeczypospolitej Polskiej.

ad p) Min. Kom. odmówiło wkońcu żądaniu zniesienia opłat za pokoje gościnne podczas przejazdów służbowych, wyrażonemu w memorjale. M. K. stoi bowiem na stanowisku, iż opłaty te są stosunkowo niskie, a na ich pokrycie pracownicy pobierają djety. M. K. zauważa przy sposobności, że w razie braku wolnego miejsca w „pokojach gościnnych", pracownik musi ze swych djet opłacić nawet koszta hotelu, które są znacznie wyższe od opłat za używanie pokoi gościnnych. My zaś powiemy na to tyle, iż obecnie pracownicy bronią się przed służbowemi wyjazdami właśnie z powodu skąpych djet, w stosunku do których opłaty za pokoje gościnne są notorycznie za wysokie. Postulat zniesienia tych opłat jest dlatego w dzisiejszych warunkach wynagradzania za wyjazdy służbowe całkiem słuszny i realizacja tego żądania równałaby się wskazanej podwyżce djet.

Moka

NOWE ZADANIA ZARZĄDU GŁÓWNEGO

Przeglądając uważnie sprawozdania z ostatniego Dorocznego Zjazdu Delegatów, sortując pokaźną ilość różnorodnych uchwał, wreszcie zestawiając dezyderaty pracowników umysłowych kolei z otrzymaną w lipcu odpowiedzią Ministerstwa Komunikacji na główny memorjał Z. U. P., nabrać musimy przekonania, że Zarząd Główny czeka w tym roku szczególnie pilna praca. Akcja Zarządu Gł., mająca za zadanie wykonanie zapadłych uchwał, rozwinie się w dwuch kierunkach, a mianowicie na froncie wewnętrznym, t. j. rozwoju organizacyjnego i froncie warszawskim, który będzie wyrazem dążności naszych wobec Zarządu kolejowego, a równocześnie uzewnętrzni stosunek Z. U. P. do innych organizacyj pracowniczych.

Organizacyjne zadania Zarządu Głównego, wychodzące z uchwał Zjazdu, są olbrzymie, to też **front wewnętrzny ożywi się** znacznie, gdyż wszystkie środowiska zmuszone będą do intenzywnej, ciągłej i jednostajnej pracy. Po każdym wyjeździe delegacji prezydjum do Warszawy, będzie drogą okólników rozesłane sprawozdanie ze stanu naszych spraw, środowiska będą musiały wypowiedzieć się we formie uchwał, które zpopularyzują i poprą usiłowania Zarządu Gł., a zarazem będą dowodem, że Zarząd Gł. idzie po dobrej linji. Usiłowaniem stałem Zarządu Gł. będzie, by informacje do kół dochodziły szybko i regularnie, by zebrania odbywały się aktualnie, t. zn. w czasach, gdy poszczególne sprawy rozważane będą w M. K. Moment to szczególnie ważny, ponieważ p. Minister Kuehn wyraźnie zapowiedział w wywiadzie prasowym wydanie

pragmatyki pracowniczej i wyodrębnienie uposażeń kolejowych w niedalekiej przyszłości. Możliwą też wydaje się konieczność informowania kolegów o wypadkach zawodowych przez nadzwyczajne wydania „Czasopisma“, które ukazywałyby się doraźnie w objętości 2—4 stron druku. Akcja więc środowisk ujętą zostanie w twarde tryby, a każdy ich obrót wyjść musi na dobro organizacji, zaś żaden wysiłek nie będzie użyty na pracę jałową. Zarządy Okręgowe, patronujące pracy Kół, muszą szczególną uwagę zwrócić na zachowanie się Dyrekcyj kolejowych, które wielokrotnie dowolnie interpretują rozporządzenia M. K. w sposób niewytłumaczony i nieuzasadniony krzywdząc personel.

Rok obecny przynieść musi reaktywowanie Związku w Poznaniu, umocnienie organizacyjne środowiska warszawskiego i złączenie samodzielnych narazie wysiłków w powstałych Dyrekcjach. Nie ulega najmniejszej wątpliwości, że wysiłki w tym kierunku uwieńczone zostaną rezultatem pomyślnym, zwłaszcza wobec szczerego zainteresowania się organizacją urzędniczą w tych okręgach i pełnej zaparcia się pracy naszych referentów objazdowych.

Gospodarka wewnętrzna Związku zostaje w tym roku ostatecznie zracjonalizowana. Zjazd zmuszony był podwyższyć wkładkę członkowską o 13 groszy, t. j. do kwoty złotych 4, równocześnie podając ścisłe rozliczenie otrzymywanych kwot. W rezultacie udało się podwyższyć świadczenia z funduszu pośmiertnego w wypadku śmierci członka do wysokości 250 zł (dotychczas 200), zaś w przyszłym roku administracyjnym podwyższy się inne zasiłki z tego funduszu. Fundusz budowlany otrzymuje stałą dotację, wynoszącą od każdego członka 65 groszy. W ten sposób usamodzielni się akcję budowlaną, a wydatki nie będą mieć wpływu na inne pozycje budżetu, co bezwątpienia usprawni rozwój w każdym kierunku. Równolegle postępuje badanie warunków oparcia budowy uzdrowiska nadmorskiego w Hallerowie, na kontrakcie z spółką belgijsko-francuską, który niedługo wyda piękne owoce. W miarę finalizowania naszych planów, podamy kolegom wyczerpujące informacje. Przypominamy, że plan ustawienia pudeł wagonowych na parceli w Hallerowie — który wywołał wysoce krytyczne uwagi kolegów — musiał być ostatecznie zaniechany, wskutek kategorycznego sprzeciwu starostwa morskiego.

Jeżeli już rozpatrujemy wewnętrzne zadania Związkowe, to nie możemy pominąć, że Zarządy środowisk otrzymają regulaminy wewnętrzne, wydane będą w formie broszury regulamin pomocy prawnej, funduszu pośmiertnego, wreszcie regulamin, będący swego rodzaju kodeksem honorowym, a to zgodnie z postanowieniem § 8. p. 3 statutu. Jeżeli do tego dodamy ujednostajnienie rachunkowości i ściślejszy kontakt z prasą codzienną, która musi informować ogół o położeniu pracownika kolejowego z wykształceniem średniem, będziemy mieć w zarysie ogrom zadań organizacyjnych Zarządu Głównego.

Ludzie, którzy mają wykonać te gigantyczne wprost zadania, znają wybornie swe obowiązki i nie łudzą się, że czeka ich praca lekka. Tylko rzeczywiste zaparcie się, tylko wiara w sprawiedliwość postulatów urzędniczych, czyni Zarząd Główny zdolnym do wywiązania się z zapadłych uchwał. A jako ważny czynnik, utrzymujący nas w napięciu jest okoliczność, że **front warszawski wymaga czujności.**

Poza zapowiedzianem wydaniem pragmatyki służbowej i wyodrębnienia kolejarzy, pod względem uposażeń, od innych pracowników państwowych, co tworzy zaledwie zagadnienie ramowe, mamy w Ministerstwie Komunikacji do przeprowadzenia jeszcze wiele innych spraw, specjalnie dotyczących pracowników z wykształceniem średniem, krzywdzonych systematycznie już nie tylko na korzyść pracowników z wykształceniem akademickiem, lecz także na korzyść „analfabetów“ i ludzi z wykształceniem bardzo... domowem i elementarnem.

Zarząd Główny dopilnować musi racjonalnego normowania personelu i stanowisk, oraz całego szeregu postulatów z uchwał ostatniego zjazdu.

W wielu wypadkach przyjdzie nam zetknąć się z innymi Związkami. Pragniemy przeforsować sprawę automatycznego awansu. Jest nadzieja wspólnego wystąpienia w tych sprawach Związków inteligenckich, zaś za cenę poparcia naszych spraw, Związek Umysłowych Pracowników Kolejowych skłonny jest poprzeć postulaty personelu niższego w każdej możliwej formie, przyczem zblokowanie Związków na tych zasadach nie powinno napotkać trudności u Zarządów Głównych. Zadaniem Zarządu Gł. będzie uzyskanie wśród Związków sprzymierzeńców stałych, a nie przygodnych.

Odnowiona delegatura Zarządu Gł. w Warszawie musi udzielać nam stale informacyj, musi być w kontakcie z innymi Związkami, musi ułatwiać pracę dojeżdżającego Prezydjum i przeprowadzić zlecone interwencje. Tylko po pokonaniu tych zadań będzie delegatura instytucją pożyteczną.

Tak wygląda pogrubsze przedstawienie zadań nowego Zarządu Gł.

Pozostaje jeszcze wiele spraw pomniejszych i cała olbrzymia praca od uchwały, do wystąpienia w M. K. Dla usprawnienia prac Zarządu Gł. przeprowadził Walny Zjazd Del., uchwały zasadnicze odnośnie gospodarki wewnętrznej, podziału czynności i t. p. Odtąd terminowe, np. w pierwszy tydzień po 1-szym każdego miesiąca, będą wyjazdy prezydjum do Warszawy. W drugim tygodniu sprawozdanie z interwencyj będzie powielone, rozesłane, podane przed Wydział Wykonawczy, trzeci tydzień to wpływ odpowiedzi z środowisk, czwarty: nowe opracowanie, redakcja komunikatów prasowych i „Czasopisma“. Ten plan przeplatany będzie posiedzeniami komisyj, wyjazdami na zebrania i konferencje.

Jak widzimy szerokie zadania!

Wyczerpujące i odpowiedzialne!

Zarząd Główny wywiąże się z uchwał, dołoży starań, by życie Związkowe popłynęło sprawnie i celowo. Wykonamy to wszystko,

...jeżeli urzędnicza sprawa znajdzie u nas samych zrozumienie,

...jeżeli solidarnie popierać będziecie działalność naszą,

...jeżeli braterskie zrozumienie i zgoda zapanuje w szeregach Związkowych

Mamy nadzieję, że każdy członek Związku Umysłowych Pracowników Kolejowych przyczyni się do zwycięstwa ideałów urzędniczych. *Tżc.*

KOLEDZY! UWAŻAJCIE PILNIE, CZY W LISTACH PŁAC POTRĄCONO WAM WKŁADKI NA ZWIĄZEK — PRZERWA W OPŁACIE WKŁADEK POWODUJE UTRATĘ PRAW CZŁONKOWSKICH, — PRZYNOSI SZKODĘ I WAM I ORGANIZACJI

WYWIAD PRASOWY MINISTRA KOMUNIKACJI

W dniu 24 lipca 1928 p. Minister Komunikacji inż. Alfons Kuehn zaprosił do siebie przedstawicieli prasy na konferencję, na której obecni byli też Wiceminister, Naczelnik wydziału prezydjalnego Marjan Buszyński, dyrektor departamentu administracyjnego, dyr. Gałecki, dyr. departamentu utrzymania inż. Drzewanicki, dyr. departamentu mechanicznego inż. Skupniewski oraz szef wydziału lotnictwa ppłk. wojsk lotniczych inż. Filipowicz i kierownik referatu prasowego radca Tadeusz Strzetelski.

P. Minister wygłosił przemówienie, które da się następująco streścić:

Koleje państwowe — jak każdy zdrowy organizm gospodarczy — muszą być samowystarczalne, by nie obciążać skarbu państwa, a więc muszą nieustannie stać na straży swego budżetu, w którym dochody nie tylko powinny pokrywać wydatki, ale i przynosić nadwyżkę.

Obecnie polskie koleje posiadają budżet zrównoważony, który — jak wykazuje zestawienie na rok 1927/1928 — posiada nadwyżkę dochodów nad rozchodami w kwocie 257,214.000 zł, z czego 51 mil. zł. koleje przekazały skarbowi państwa, 115,206.000 pochłonęły inwestycje i odbudowa zniszczonych przez wojnę objektów, zaś 85 mil. zł. zatrzymanych zostało na pokrycie wydatków związanych z inwestycjami i odbudową w r. 1928/29.

Polityka taryfowa prowadzona jest ściśle w porozumieniu ze sferami gospodarczemi państwa i dostosowywana do ogólnej polityki gospodarczej kraju. Deficytowa dotychczas i bardzo niska w porównaniu z taryfami kolejowemi innych państw polska taryfa na przewóz osób, zostanie z tego powodu z dniem 15 sierpnia podwyższona o 20 proc.

Podwyżka ta jest podyktowana z jednej strony koniecznością zwiększenia dochodów ze względu na równowagę budżetu kolejowego, z drugiej strony zaś zbyt rozległą skalą, jaką oddzielone są taryfy innych krajów od taryfy polskiej.

Władze kolejowe, podwyższając taryfę osobową, starają się złagodzić podwyżkę tę dla osób zamieszkałych w miejscowościach podmiejskich, przeprowadzając podwyżkę biletów okresowych tygodniowych i miesięcznych jedynie o 10 procent.

Biuro reformy taryf przy ministerstwie komunikacji prowadzi już od dłuższego czasu prace nad gruntowną rewizją taryfy towarowej, celem przystosowania jej do zmienionych w ostatnich latach warunków gospodarczych państwa. Projekt nowej taryfy towarowej rozpatrzy w jesieni Państwowa Rada kolejowa.

Poza taryfami, główną troską i zadaniem zarządu kolejowego jest rozszerzenie sieci kolejowej tak, aby docierała ona do jaknajdalszych zakątków kraju. Polskie koleje pragną rozbudowę dostosować ściśle do wymagań rozwijającego się szybko u nas życia gospodarczego i budują przedewszystkiem te linje, których domaga się interes kraju i jego ekspanzja gospodarcza.

Obecnie z dziedziny budowy nowych kolei najważniejszem zadaniem jest ukończenie wielkiej magistrali węglowej, łączącej zagłębia węglowe z Gdynią. Kolej ta będzie wykończoną w roku 1930.

Prócz magistrali węglowej kończy się obecnie budowę linji kolejowej Łuck-Stojanów, o długości 54 klm., której ukończenie nastąpi w roku bieżącym, a która połączy Łuck z województwem wołyńskiem i Lwowem. Pozatem w roku bieżącym rozpoczęta została budowa linji Woratjawa-Druja o długości 95 klm.

Prócz budowy linij kolejowych, zarząd polskich kolei państwowych prowadzić musi stale obliczenia na długi okres czasu, odnoszące się do polityki inwestycyjnej, której realizacją stopniowo usprawnia i konserwuje się sieć kolejową. Dlatego też inwestycje kolejowe pochłaniają i pochłaniać muszą poważne sumy, lub specjalne kredyty, przeznaczone na powiększenie zdolności przepustowej linij kolejowych.

Inwestycje i racjonalna konserwacja sieci kolejowej wyłaniają konieczność stałego uzupełniania taboru kolejowego, wskutek czego ministerstwo komunikacji zamawiać musi rok rocznie większą ilość nowych parowozów, wagonów osobowych i towarowych i to czyni jedynie wyłącznie na rynku krajowym, chcąc w ten sposób przyczynić się do popierania polskiego przemysłu.

W ciągu pierwszej połowy bieżącego roku wytwórnie krajowe dostarczyły ministerstwu 80 nowych parowozów i 2475 wagonów towarowych. Wagony osobowe budowane są w polskich wytwórniach wyłącznie ze stali, co daje większą gwarancję bezpieczeństwa na wypadek zderzenia się i t. d.

Tak, jak zarząd kolei musi być pewny sprawności wszystkich urządzeń technicznych, tak też niezawodnym i pod względem fachowym musi być personal obsługujący koleje. Z tego też powodu, chcąc skontrolować zdolność personelu kolejowego, zarząd przeprowadza egzamina maszynistów i badanie ich zdolności fachowej w specjalnej pracowni przy dyrekcji kolei w Warszawie. Zostało to dokonane na wzór podobnych pracowni w Niemczech. W przyszłym roku podobne pracownie zostaną otwarte w Poznaniu i Lwowie.

Sprawność działania kolei jest uzależniona od doświadczenia i fachowości personelu. Z tego też względu ministerstwo komunikacji, chcąc zapewnić dopływ nowych sił technicznych przyznało młodym inżynierom specjalne dodatki miesięczne od 200 do 500 zł., zwłaszcza dla tych, którzy prócz swej normalnej pracy, zajmują się pracami przy robotach budowlanych lub pomiarowych.

Pozatem Ministerstwo utworzyło 100 stypendjów dla studentów i techników po 120 zł. miesięcznie, chcąc zachęcić ich do wstępowania na służbę kolejową po ukończeniu studjów.

Departament administracyjny ministerstwa komunikacji wprowadza obecnie **ujednostajnione przepisy dla wszystkich działów służby kolejowej,** co przyczyni się w dużej mierze do usprawnienia skomplikowanego dotychczas i niejednolitego systemu administracyjnego na kolejach polskich. Prócz tego, jednem z pierwszych zadań ministerstwa komunikacji będzie **przeprowadzenie jednolitej pragmatyki służbowej** oraz **oddzielnej ustawy o uposażeniach.**

Zarząd kolei musi dbać o jak najbardziej sprawne funkcjonowanie kolei w najmniejszych nawet szczegółach tak, aby pasażerowie nie mieli powodu do uskarżania się.

Ministerstwo Komunikacji z tego też względu opracowuje rok rocznie rozkłady jazdy w ten sposób, aby dogadzały one jak najbardziej podróżującej publiczności, zwiększając w okresie letnim liczbę pociągów podmiejskich i kąpielowych na linjach najbardziej uczęszczanych, a nadto wprowadzając specjalne pociągi uzdrowiskowe.

Dbając o wygodę i komfort pasażerów ministerstwo komunikacji w bieżącym sezonie letnim wprowadziło kilka innowacyj w wagonach osobowych, a mianowicie zaopatrzyło toalety w mydło płynne i ręczniki bez specjalnej opłaty, a w przedziałach I. i II. klasy umieszczono eleganckie „ścieżki“ pod głowy i założono chodniki, zawieszono lustra i t. d., wprowadzając te innowacje nietylko w pociągach międzynarodowych ale i w pociągach wewnętrznych, jak np w pociągach kąpielowych na Hel, do Zakopanego i Krynicy.

Kwestji **komercjalizacji** minister nie chce na razie poruszać, gdyż jest to pojęcie tak rozległe, że należałoby przedtem wypowiedzieć expose, jak należy powyższe słowa interpretować. Minister nie chce tego uczynić, postanawiając zaznajomić się z tem dopiero i zbadać budżet kolei, jej dochodowość, a następnie dopiero przystąpić do powyższej sprawy.

O HAMULCU „HARDY'EGO“

Wyszła świeżo z druku broszurka p. t.: „Hamulec Hardy'ego“, autora inż. M. Fürganga z Krakowa. Autor omawia w niej w przystępnej formie i jasnem przedstawieniu sprawy, ilustrowanem dołączonemi figurami, znaczenie i działanie znanego nam częściej z nazwy, aniżeli ze zastosowania hamulca Hardy'ego

Książka ta jest u nas nowością z kilku względów, a mianowicie: że wyszła w języku polskim, iż nie opisuje całego rodowodu hamulca Hardy'ego, jak podręczniki austrjackie, ale podaje n a j n o w s z y s y s t e m, udoskonalony, tego typu hamulca, mającego w dobie obecnej zastosowanie na P. K. P.

Nowością jest wreszcie, co najważniejsze, ostatni ustęp broszurki p. t.: „Wyszukiwanie i usuwanie błędów hamulca Hardy'ego“.

Chciałbym zwrócić przy tej krótkiej ocenie książeczki znakomitego inżyniera fachowca na jedno uwagę, a w szczególności, że dyżurni ruchu zbyt bagatelizują sobie znajomość tego rodzaju służby, jak sprawę hamulców. A przecież codzienne wykonywanie obowiązków służbowych popycha ich, że się tak wyrażę, do zaznajomienia się ze znaczeniem i działaniem hamulca Hardy'ego. To też książeczka ta, choćby z tego względu, iż i cena jej przystępna, bo wynosi *tylko 1·50 zł*, winna się znaleźć w ręku każdego ruchowca. Książeczkę nabyć można u autora, którego adres podaję:

Inżynier M. Fürgang, Dyrekcja kol. Kraków, Wydział Mechaniczny. (Przy zamówieniu 10 egzemplarzy 10% rabatu). *Gees.*

NASZE PROCESY PRASOWE

Socjalistyczne pismo lwowskie „Dziennik Ludowy“ zamieściło sprawozdanie z dwóch procesów prasowych „Czasopisma“.

Ponieważ sprawę przedstawiono tam wyczerpująco, reprodukujemy artykuł w dosłownem brzmieniu, ograniczając się tylko do podniesienia znamiennego faktu, że „Dziennik Ludowy“ zamieszczając ten artykuł, dał dowód zrozumienia spraw pracującego inteligenta przez prasę socjalistyczną.

Oto artykuł p. t: „Dwa interesujące procesy kolejowe“.

„Dnia 19-go bm. odbyły się przed Trybunałem prasowym we Lwowie, dwa interesujące procesy, a w szczególności:

W „Czasopiśmie“, zawodowym miesięczniku Związku Umysłowych Pracowników Kolejowych (Z. U. P.). wychodzącym we Lwowie, pojawił się w grudniu r. 1926 artykuł p. t. „Klejnot kasowy“, w którym organ ten w stanowczy sposób wystąpił przeciw nominacji na kontrolora kasowego w Dyrekcji K. P. w Gdańsku, niejakiego Zenona Czołhana, pracownika lwowskiej Dyrekcji kolei państw. Zarzucono mianowicie — brak koniecznej inteligencji i przeciętnego wykształcenia ogólnego, a najważniejsza: nieuctwo, opieszałość, lenistwo i niedbalstwo w spełnianiu wysoce odpowiedzialnej służby kasowej i rachunkozdawczej, z których to powodów Dyrekcja kolei państwowych we Lwowie musiała ściągnąć Cz. ze służby kasowej wogóle, kiedy tymczasem Dyrekcja K. P. w Gdańsku w zupełnej nieświadomości tego stanu rzeczy zamianowała go u siebie aż kontrolerem dla tej służby.

Rzekomo na skutek danego artykułu Dyrekcja K. P. w Gdańsku zrezygnowała z Czołhana, Min. Komunikacji zaś telegraficznie cofnęło wspomnianą nominację. Poszkodowany Czołhan zaskarżył wówczas Redakcję „Czasopisma“ do Sądu.

Oskarżonego redaktora odpowiedzialnego, Zielińskiego, zastępował obrońca, dr. Herschtal; oskarżyciela prywatnego zastępował dr. Vogelfänger, syndyk Z. Z. P., gdyż Z. Z. P. (Dumowcy) udzielił Czołhanowi obrony prawnej.

Dr. Herschtal zaofiarował imieniem oskarżonego na wszystkie okoliczności, podniesione w artykule, dowód prawdy z aktów administracyjnych Dyrekcji K. P. Lwów, oraz za świadków, kontrolerów kasowych tejże Dyrekcji, w osobach pp. Adolfa Lewickiego i Franciszka Rozponda. — Trybunał dowód ten, mimo sprzeciwu dra Vogelfängera, po ciętej replice dr. Herschtala w całej osnowie dopuścił z tem, iż dowód będzie przeprowadzony na następnej rozprawie.

W drugiej sprawie była również oskarżona w osobie Zielińskiego — Redakcja wymienionego „Czasopisma“ przez prokuraturę o występek z dekretu prasowego, popełniony rzekomo... „przez rozpowszechnianie wiadomości nieprawdziwych i mogących wyrządzić szkodę Państwu, o działalności urzędnika państwowego, a wszczególności naczelnika wydziału Dyrekcji K. P. w Katowicach, Andrzeja Drzewieckiego w związku z jego obowiązkami urzędowemi“.

Z ramienia prokuratury występował prokurator prasowy Zubrzycki.

Na wstępie dr. Herschtal podniósł zarzut przedawnienia, co do którego Trybunał zastrzegł sobie rozstrzygnięcie w późniejszem stadjum postępowania. W rzeczy samej dr. Herschtal zaofiarował także dowód prawdy z szeregu świadków, na okoliczności że:

1. sporo ludzi protegowanych przez Drzewieckiego, przeniesiono za karę za nadużycia w kasie emerytalnej D. K. P. Katowice, podobnie jak samego Drzewieckiego do Radomia, co pozbawiło go 45 proc. dodatku wojewódzkiego;

2. Drzewiecki posiada minimalne wiadomości fachowe;

3. przeniesienie go wywołało u ogółu pracowników D. K. P. Katowice wielką ulgę;

4. protegował i umożliwił przez odpowiednią kwalifikację osiągnięcie VI-tej grupy upos. pracownikom, nie posiadającym ani naukowych ani zawodowych kwalifikacyj po temu, podczas gdy inni, takie kwalifikacje mający, dotąd są w niższej randze.

Prokurator ze swej strony zaofiarował dowód z aktów urzędowych Dyrekcji K. P. w Katowicach na okoliczność, iż Drzewiecki dobrze się tam sprawował.

Trybunał dopuścił wszystkie dowody, a celem ich przeprowadzenia postanowił zwrócić akta sędziemu śledczemu“.

ODEZWA MINISTRA KOMUNIKACJI

Do pracowników kolei państwowych. Obejmując w dniu dzisiejszym urząd Ministra Komunikacji, na który zostałem powołany postanowieniem Pana Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 27 czerwca 1928 r. zwracam się do wszystkich pracowników Polskich Kolei Państwowych z wyrazami serdecznego powitania.

Polskie Koleje Państwowe osiągnęły w krótkim przeciągu czasu od chwili zaistnienia państwowości polskiej, dzięki wspólnym wysiłkom wszystkich bez wyjątku pracowników, wysoki poziom sprawności technicznej. Nie osiągnęliśmy jednak jeszcze doskonałości pod każdym względem i musimy nadal wytrwać w sumiennej pracy nad utrwaleniem osiągniętych już wyników — a ponadto skierować swe wysiłki na usunięcie tych wad i braków, które jeszcze pozostały.

Kolejnictwo nie jest samo dla siebie celem; jest ono jednym z najważniejszych czynników rozwoju życia gospodarczego i obrony Państwa, a temsamem jednym z najważniejszych warunków utrwalenia państwowości i dobrobytu obywateli. Koleje zatem muszą być związane z całem życiem państwowem.

Jako program mojej pracy na urzędzie Ministra Komunikacji uważam podniesienie sprawności kolei przy utrwaleniu zasady ich samowystarczalności, rozbudowę urządzeń technicznych i planowe uzupełnienie sieci kolejowej.

Zdaję sobie dokładnie sprawę, że przy tak skomplikowanym organiźmie, jakim są Koleje Państwowe, zadaniom powyższym tylko wtedy będę mógł sprostać, kiedy każdy pracownik zdawać będzie sobie sprawę z nałożonych nań obowiązków i spełniać je będzie z poczuciem odpowiedzialności, znajomością rzeczy i świadomością celu, dla którego swój obowiązek wykonywa.

Dlatego w imię dobra Ojczyzny i dobra kolejnictwa polskiego, wzywam wszystkich pracowników do wytrwałej współpracy, której bezwzględnie będę wymagał.

W końcu zaznaczam. że wszelkie słuszne postulaty pracowników kolejowych, dotyczące ułatwienia warunków pracy spotkają się zawsze z życzliwem z mojej strony przyjęciem.

Warszawa, 28 czerwca 1928.

Minister: (—) *Inż. Alfons Kühn*

ROZBUDOWA POLSKIEJ SIECI KOLEJOWEJ

„Monitor Polski“ w nrze 51 z r. 1928 ogłosił wielką koncesję kolejową na budowę 5 nowych linij kolejowych w Polsce o łącznej długości 790 km. Koncesję tę otrzymali: Towarzystwo Robót Inżynierskich w Poznaniu, firma Sociéte Generale d' Entreprises w Paryżu i firma Schneider & Comp. w Paryżu. Koncesja odnosi się do budowy następujących linij kolejowych: 1) Wieluń-Błaszki-Turek-Koło-Sompolno-Inowrocław, długości 190 km; 2) Chorzów-Wojkowice-Koziegłowy-Stradom-Szczerbów-Łask długości 181 km; 3) Ciechomice-Płock-Sierpce-Rypin-Brodnica długości 105 km; 4) Wojkowice-Włodowice-Włoszczowa-Opoczno-Warszawa długości 285 km; 5) Szczęśliwice-Rakowiec-Szopy-Czerniaków-Grochów długości 32 km.

Rozpoczęcie budowy powyższych kolei miało nastąpić najpóźniej 15 kwietnia b. r. Budowa kolei Chorzów-Łask i przynajmniej 120 km Wojkowice-Warszawa winna być ukończona do dnia 15 kwietnia 1931 r., pozostałych do 15 kwietnia 1934 r. Kapitał zakładowy spółki wynosi 89 miljonów. Termin koncesji upływa 22 grudnia 2005 r. poczem koleje wraz z inwentarzem, taborem, gruntami, budynkami przejdą bez odszkodowania na własność państwa. Przed tym terminem Rządowi przysługuje prawo wykupna całego przedsiębiorstwa nie wcześniej jednak niż po 31 grudnia 1949 r.

Sieć komunikacyjna w Polsce zaczyna się zatem powiększać. Rozbudowa ta pozwala poznać starania Ministerstwa Komunikacji, podjęte nad połączeniem stolicy z ośrodkiem najbardziej przemysłowym: górnośląskim, jakoteż około ułatwień komunikacyjnych między Górnym Śląskiem a Bałtykiem. W tym ostatnim wypadku gra także niepoślednią rolę sprawa wywozu węgla za granicę, którego przewóz powinien być możliwie najtańszy. A stanie się takim wtedy, gdy państwo nie będzie uprawiało jedynie polityki wywozowej, ale starać się będzie nie dopłacać do konkurencji na rynkach zagranicznych z tytułu przewoźnego Nowa sieć kolejowa przyczyni się zresztą w wysokim stopniu do uprzemysłowienia połaci Rzplitej, które dotychczas zdala od linij kolejowych nie mogły rozwinąć się pod względem przemysłowym.

Rozbudowa sieci kolejowej w Polsce zależna jest od kapitałów zasobowych. Kapitały te są zbyt szczupłe, aby można było choćby w przybliżeniu dorównać pod względem gęstości sieci kolejowej innym, zachodnim państwom Europy, zwłaszcza z Rzplitą sąsiadującym. Min. Kom. zabiega więc około zaciągnięcia specjalnej pożyczki amerykańskiej, liczy dalej na ewentualne wpływy z pożyczki premiowej, a ponadto opracowuje reformę taryf kolejowych, które mają być odpowiednio podniesione. Odnośnie taryf kolejowych polskich panują jednak różnice zdań.

W związku z rozpoczynającym się sezonem budowlanym M. K. ustalilo szczegółowy plan inwestycji i odbudowy. Program obejmuje między innemi dalszy ciąg budowy linji Bydgoszcz-Gdynia, rozpoczęcie budowy linji Herby-Inowrocław, dokończenie budowy kolei Łuck-Stojanów, zwiększenie przelotności linij węglowych, rozbudowę stacji portowych w Gdańsku i w Gdyni, dalszą budowę węzła warszawskiego, budowę szeregu dworców i domów mieszkalnych, odbudowę mostów, magazynów, ładowni i t. p.

Jak wiadomo, z nowych linij kolejowych liczących już do 611 km (520 km) mamy zbudowane najważniejsze z nich: Kutno-Strzałków, Zgierz-Kutno, Kalety-Podzamcze. W budowie są Sienkiewiczówka-Stojanów (dalszy ciąg kolei Łuck-Stojanów), Wicher-Zgierz, Ustroń-Wisła, Czersk-Bąk oraz kolej elektryczna Warszawa-Grodzisk-Żyrardów (od Warszawy do Grodziska już zbudowane). Jestto realizacja części wielkiego programu budowy 2.500 km nowych linij kolejowych. Są one następujące:

Woropajewo-Druja (Wileńszczyzna), Łazy-Kiwerce, Lublin-Bełzec, Warszawa-Radom-Ostrowiec, Ostrołęka-Mława-Sierpc-Toruń, Kamień Koszyrski-Janów-Iwacewicze, Ożarów-Modlin, Katowice-Częstochowa-Działoszyce, Niezwiska-Korszów, Buczacz-Podhajce, Kraków-Miechów, Chełm-Hrubieszów-Sokal, Radzymin-Płock-Sierpc-Brodnica, Wieluń-Opalenica-Konin, Nowy Sącz-Szczawnica-Nowy Targ i wreszcie Chełm-Wojsławice (wąskotorowa).

Wziąwszy do ręki mapę Rzplitej i połączywszy punkty początkowe i końcowe dotąd wybudowanych, pozostających w budowie i projektowanych nowych linij kolejowych, zobaczymy, że odległe od siebie, i to nieraz bardzo, okręgi połączone będą z północy na południe i ze zachodu na wschód możliwie najbliższemi sieciami kolejowemi. Rozumie się wymieniono tu linje kolejowe, które w ogólnem projekcie rozbudowy sieci kolejowej (6.234 km) zajmują pierwsze miejsce.

Z powyższych linij kolejowych rozporządzenie Prezydenta Rzplitej (ogłoszone w Dzienniku Ustaw R P. Nr 16, poz. 123 i Dz. Ustaw R. P. Nr. 22 poz. 186 z 1928 r.) upoważnia Min. Kom. do podjęcia budowy linji kol. Herby-Inowrocław (255 km długości) i linji Woropajewo-Druja (90 km długości) przez Połowo-Szarkowszczyznę. Termin rozpoczęcia budowy określą Ministrowie Komunikacji i Skarbu.

Z przedstawionego stanu rzeczy wynika, że Polska w dziedzinie komunikacji poczyniła bardzo poważne postępy, rozumiejąc dobrze, iż jedno z pierwszych miejsc w wielkim procesie odbudowy i rozbudowy życia gospodarczego zajmuje sprawa stworzenia i uzupełnienia sieci połączeń komunikacyjnych i dostosowania ich z jednej strony do żywotnych potrzeb gospodarczych, z drugiej do zmienionych warunków pracy gospodarczej w zjednoczonem państwie polskiem, na co niejednokrotnie na łamach „Czasopisma“ zwracaliśmy uwagę. *Gees*

ŻYCIE ZWIĄZKU

JAROSŁAW

Dnia 25 lutego 1928 r. odbyło się doroczne Walne Zgromadzenie członków tut. Koła.

Zgromadzenie zagaił prezes kol. Leszczyński, poczem delegat Z. Gł. kol. Tarczyński wygłosił dłuższy referat organizacyjny.

Następnie zgromadzeni wysłuchali sprawozdania z administracyjnej i kasowej działalności Zarządu Koła, a po udzieleniu ustępującemu Zarządowi absolutorjum, wybrano następujący nowy Zarząd Koła:

Prezes Koła kol. Piela Michał st. asesor, sekretarz kol. Turko Karol asesor, skarb. kol. Fiałek Wilhelm st. asesor, delegat na Zjazd Waln. i Okr. kol. Piszczek Mieczysław st. asesor.

Kmoisja rewizyjna: kol. Kessler Enzel st. asesor i kol. Miljanowicz adjunkt.

ZJAZD INSTRUKTORÓW

Sprawozdanie z II. Zjazdu Instruktorów Kol. odbytego dnia 20 maja 1922 r. w Krakowie.

Zjazd, otwarł kol. Myśliwiec, prezes Okr. krak., witając przybyłych i zaznaczając zarazem, że Zjazd ma za zadanie skonkretyzować obrady poprzedniego Zjazdu. Kol. prezes przywiązuje wielką wagę do tego Zjazdu, uznając, że żądania instruktorów kolejowych są słuszne; należałoby je tylko odpowiednio sprecyzować, zanim staną się programem działania, tak Zarządu Okręgowego, jak przedewszystkiem Walnego Zjazdu Delegatów i Zarządu Głównego.

Niezależnie od tego należy traktować możliwie najprędzej sprawę zwołania Zjazdu instruktorów z całej Małopolski.

Z kolei kol. Gądek, w referacie p. t.: „Zadania, kompetencje, wykształcenie ogólne i zawodowe, prawa i obowiązki instruktora kolejowego. Niedomagania w tej dziedzinie“ — ujął w jedną całość referaty i dyskusję poprzedniego Zjazdu instruktorów. Nad referatem tym rozwinęła się obszerna dyskusja, która dała wyraźny obraz stosunek DKP. do instruktorów kolejowych.

Rezolucje Zjazdu w liczbie 16 przesłano Zarządowi Głównemu do wiadomości i dalszego urzędowania.

Po uchwaleniu powyższych rezolucyj zabrał głos kol. Prezes przerzekając iść po linji powyżej wymienionych wytycznych, tembardziej, że dyskusja wykazała, iż instruktorzy kolejowi przejęci są więcej nawet troską o dobro kolejnictwa, aniżeli o własne.

Stacja .... *WPan*	Używanie poczty kolejowej dozwolone Reskryptem MK. nr. 378/25.

Wysyłający „Czasopismo“ winien zgiąć zeszyt trzykrotnie, końce założyć o siebie tak, by adres był przez rozdawcę widoczny.

Zamykając Zjazd skierował się do instruktorów z życzeniem, aby oni sami również starali się okazać, że rola instruktora kolejowego jest o wiele większą, aniżeli może sądzą o tem miarodajne czynniki.

W dniu 26 VI. 1920 odbył się w Krakowie Zjazd Instruktorów eksploatacyjnych, przyczem na wniosek kol. Łuceka uchwalono opodatkować się jednorazowo kwotą 5 zł na budowę letniska w Hallerowie. Koledzy Łucek Stanisław starszy asesor i gł. instr. DKP Lwów, Bryła Franciszek st. as. Sambor, Czwartyński Józef adjunkt Lwów, Długosz Czesław st. as. Drohobycz, Elster Kazimierz st. as. Przemyśl, Huczko Andrzej st. as. Lwów, Juń Edward st. as. Stryj, Mazepa Karol asesor Stryj, Ney Marjan adj. Brody, Pelc Aleksander as. Przemyśl, Pezdan Jan ases. Tarnopol, Sech Piotr st. as. Zagórz, Sitko Józef adj. Lwów-Podzamcze, Turko Karol as. Jarosław, Tustanowski Jan st. as. Tarnopol, Zahajkiewicz Antoni st. as. Lwów, Cieszyński Józef st. as. Kołomyja, Hanner Antoni st. as. Stanisławów, Katzer Antoni st. as. Chodorów, Kowalski Feliks st. as. Stanisławów-Parowozownia, Michoń Władysław adj. Stanisławów, Misior Józef st. as. Czortków, Witoszyński Józef st. as. Stanisławów, Gamski Włodzimierz st. as. Lwów, Skowron Stanisław st. ases. Zagórz, składając po 5 zł zapraszają Kolegów: Gartenberga Bennena st. as. w Przemyślu, Kruszelnickiego Jana st. as. w Rozwadowie, Oleksińskiego Jana st. as. w Rawie Ruskiej, Woźniaka Władysława as. w Śniatynie-Załuczu oraz Kolegów krakowskich do współudziału.

LWÓW (OKRĘG)

W dniach 25 V, 30 VI i 9 VII br. odbyły się plenarne posiedzenia tut. Zarządu, przyczem nowowybrany Zarząd ukonstytuował się następująco: skarbnik kol. Ornstein, zastępca kol. Bryczkowski, sekretarz kol. Sitko, zastępca kol. Czwartyński. Plenarne posiedzenia Zarządu uchwalono odbywać w każdy 2-gi poniedziałek po pierwszym.

W dniu 30 VI br. kol Piątkiewicz zdał szczegółowe sprawozdanie z Walnego Zjazdu Delegatów, przyczem odczytano uchwały i wnioski poszczególnych Komisyj Zjazdu. Następnie omawiano sprawę próśb Kolegów o interwencje, nadesłanych, na skutek tut. okólnika Nr. 5/28 z 19 VI br. Poruszono sprawę nieodpowiedniego wzgl. krzywdzącego naszych kolegów, normomowania stanowisk, oraz sprawę przetrzymywania przez administrację wysłużonych 88 kolegów, którzy zajmując stanowiska hamują młodszym kolegom możność posuwania się naprzód. — Celem podziału prac Zarz. Okr. stworzono Komisję Organizacyjną (Propagandową) do której weszli oprócz prezesa i sekretarza, kol. Czwartyński, Miętus, Curyk i Bryczkowski, oraz Komisję dla interwencyj do której weszli: prezes wzgl. vice-prezes, sekretarz i kol. Kuźniarz.— Po omówieniu stosunku Z. U. P. do P. Z. K. zadecydowano oddzielić sprawę incydentu w Chyrowie od zasadniczego stosunku Z. U. P. do P. Z. K.

Na plenarnem posiedzeniu Zarządu w dniu 9 VII br., kol Łucek zdał sprawozdanie z dotychczasowych interwencyj w sprawie awansów naszych kolegów, przyczem nadmienił, że niektórzy koledzy nieściśle informują nas o swych ansach, ewentualnie nie zajmują systemizowanych stanowisk na wyższe grupy uposarzenia, wobec czego interwencje były niezawsze owocne, jednakowoż poradzono tym kolegom jak mają postąpić by przy następnych awansach uczynić zadość ich życzeniom wzgl. pragnieniom. Prócz tego zdecydowano okólnikiem do wszystkich Zarządów Kół, ogłosić postępowanie przy podobnych sprawach próśb kolegów-członków, w wielu bowiem wypadkach z przykrością stwierdziliśmy, że petenci nie są członkami Z. U. P. — Okólnik ten też ma na celu uniemożliwienia nieścisłych informacji, albowiem każda prośba o interwencję przejść będzie musiała przez Zarząd Koła Miejscowego, w przeciwnym bowiem razie Zarząd Okręgowy takowej nie przyjmie i nie będzie w takiej sprawie interwenjował. Po rozpatrzeniu dalszych wpływów o interwencję, poruszono sprawę organizowania prawników i inżynierów w Z. U. P. oraz zawiadamiania Delegatów przez Zarząd Główny o swych plenarnych posiedzeniach.

Następnie sekretarz odczytał opracowane przez się sprawozdanie ze Zjazdu Instruktorów eksploatacyjnych małopolskich, który odbył się w Krakowie na dniu 26 VI br. z którego zebrani dowiedzieli się o stworzeniu sekcji Instruktorów przy Z. U. P. i zapadłych uchwałach wspomnianego Zjazdu.

Sprawę spółdzielni przekazano Komisji Organizacyjnej z tem, że po przestudjowaniu statutu spółdzielni Okręgu Krakowskiego, zreferuje na specjalnem posiedzeniu, na którem też sprawę tę definitywnie się załatwi.

W dalszym ciągu załatwiono sprawę przydziału pokoi w Komańczy petentom na miesiąc sierpień. Przedsięwzięto też zająć siu sprawą zorganizowania naszych kolegów nieczłonków. W tym celu wystosował Zarząd Okręgowy okólnik do wszystkich Zarządów Kół, którym ujednostajniono prowadzenie ewidencji członków, oraz dołączono wykazy nieczłonków jakoteż uzgodniono zmiany, zaszłe w ostatnich czasach wskutek przeniesień i t. p.

Poruszono w końcu sprawą spowodowania zmiany taktyki wzgl. stosowanych praktyk przez niektóre D. K. P. odnośnie do nierównomiernego traktowania spraw dyscyplinarnych.

Wydawnictwo Zarządu Głównego „Związku Umysłowych Pracowników Kolejowych“.

PISMO REDAGUJE KOMITET

Podkomitety redakcyjne we Lwowie, Krakowie, Stanisławowie, Katowicach i Gdańsku

Redakcja i administracja: Lwów, ul. Szumlańskich 17, telefon 40-02. — Konto czekowe P. K. O. Nr. 152.887

Z drukarni L. S. T. W. Lwów, ul. Leona Sapiehy 77, tel. 4-96. — Redaktor odpowiedzialny: **Kazimierz Zieliński**